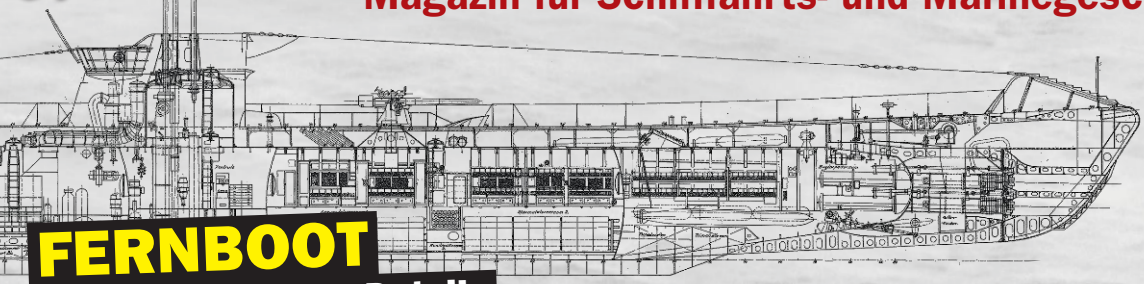
7/2020 **Oktober** € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



FERNBOOT
Mit technischen Details und raren Innenaufnahmen

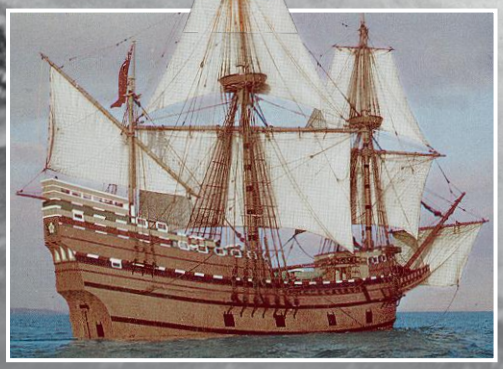
U-Boot Typ IX

Seine erfolgreichen Einsätze rund um den Globus

Die Deutsche Marine im Brennpunkt

Ein Offizier redet Klartext: „Das war ziemlich hart."

Vom Irak bis zum Balkan: Die Einsätze in den 90er-Jahren



Mayflower: Das Geheimnis des legendären Pilgerschiffes

Roms Albtraum: Wie Piraten das Römische Reich erschütterten

Männer, die Geschichte schrieben

Jetzt am Kiosk!

Als die 6. Armee unter General Friedrich Paulus nach Stalingrad vorstößt, beginnt der erste Akt der Tragödie, die später als Kessel von Stalingrad traurige Berühmtheit erlangen sollte.

Lesen Sie mehr zur Luftschlacht im neuen *Militär & Geschichte Extra*!

© viktor - Fotolia

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder online bestellen unter

www.militaer-und-geschichte.de

Liebe Leserinnen und Leser,

Titelthema dieser Ausgabe sind Entwicklung, Technik und Einsätze der U-Boot-Bauserie IX, von der U 110 (Typ IX B) unter Kapitänleutnant Fritz-Julius Lemp traurige Berühmtheit erlangte. Denn der britische Zerstörer *Bulldog* bombte das Boot am 9. Mai 1941 und enterte es, wobei unter anderem der Kommandant den Tod fand. Die deutsche Führung traf dieser Schlag doppelt hart: Zum einen verlor die Kriegsmarine einen ebenso erfahrenen wie erfolgreichen U-Boot-Offizier, und zum anderen fielen den Briten eine intakte Schlüsselmaschine (Enigma) sowie Einstellungsunterlagen in die Hände – ein mitentscheidendes Ereignis auf dem Weg der Alliierten zum Einbruch in den deutschen Funkcode.

Was genau geschehen ist, und vor allem wie Lemp zu Tode gekommen ist, war lange unklar. Die durchgehend vertretene These lautet, Lemp sei ertrunken. Andererseits tauchten immer wieder Gerüchte auf, er sei erschossen worden. Was stimmt?

Anfang der 1980er-Jahre meldete sich der damals in den USA lebende ehemalige Leutnant zur See C. P. Hansen mit der aufsehenerregenden Aussage, die er belegenden britischen Unterlagen entnommen haben wollte: Danach sei der als Letzter aus dem waidwunden U-Boot ausgestiegene Kommandant, im Wasser schwimmend, von dem Führer des britischen Enterkommandos Sublieutenant David Balme und einem Unteroffizier aus dem auf U 110 zufahrenden Motorboot heraus erschossen worden. Dass die Navy die Wahrheit unter Verschluss gehalten hat, um ihre eigenen Männer zu schützen, mag in Anbetracht der besonderen Situation – die Chance, sich in Besitz eines deutschen U-Bootes und seiner Geheimnisse zu bringen, gab es nicht oft – zwar verständlich sein. Zumal viel darauf hindeutete, dass Lemp noch einmal zum Boot zurückkehren wollte, um befehlsgemäß Unterlagen und Schlüsselmaschine über Bord gehen zu lassen. Zusätzliche Brisanz erhielt Hansens Aussage durch seine eigene Einschätzung, es habe sich deshalb um eine „gerechtfertigte Tötung" gehandelt.

Dies löste einen Sturm der Entrüstung bei vielen ehemaligen U-Boot-Fahrern aus und goss Wasser auf die Mühlen all derer, die noch immer der Vorstellung anhingen, die Kriegsmarine insgesamt habe mit „unbeflecktem Schild" gekämpft; den ehemaligen Gegner eines Kriegsverbrechens – das es zweifelsfrei war – überführt zu haben, diente so als Mittel, um sich selbst zu entschulden. Die Debatte hat sich letztlich aus biologischen Gründen erledigt. Hingegen bleibt die Frage, weshalb sich trotz unsicherer Faktenlage an einschlägigen Stellen im Internet nur die Version des ertrunkenen Lemp hält. Zumindest müsste die zweite Version, nach der er vorsätzlich getötet wurde, genannt sein.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

BRITISCHE BEUTE: Der Zerstörer *HMS Bulldog* bringt U 110 (Typ IX B) am 9. Mai 1941 auf, wobei der Kommandant Kapitänleutnant Fritz-Julius Lemp und 14 Besatzungsmitglieder ums Leben kommen

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

INHALT

TITELTHEMA

U-Boot-Typ IX: Erfolgsmodell oder Fehlschlag?

THINK BIG

Die Fernboote IX C sind nach dem legendären „Arbeitstier" VII C der am meisten gebaute und erfolgreichste U-Boot-Typ der Kriegsmarine. Doch ein Konstruktionsmangel erwies sich als tödlicher Fehler. Als er erkannt wurde, war es zu spät

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

5 kurze Fakten

ZEIT: 1936–1945
BAUZEIT: Operativ in Dienst gestellt
ORT: Atlantik, Mittelmeer, Karibik, Indischer Ozean
AUFGABE: Angriffe ein Einsatzfeuer
EINSATZ: Zweiter Weltkrieg

Politische Vorgaben

ALLGEMEIN UNTER DEN „HEUNEN": Typ IX C, 32 ME und gut ausbrennen 1939 (Werftaufnahme) Die Anordnungen der Werft waren ...

TITELTHEMA
Erfolgreich, aber mit Mängeln
U-Boot-Typ IX 12

SEITE AN SEITE: Die beiden U-Boot-Serien VII (links) und IX wurden von allen am meisten produziert und versenkten die meisten Schiffe

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DAS BESONDERE BILD
SMS Weißenburg 6

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt 8

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN
Freibeuter mit und ohne königliche Erlaubnis
„Gallants of Fowey" 24

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN
Leben und Sterben eines stolzen Schiffes
München – ein Schicksal 28

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE
Roms Kampf gegen Seeräuber
Auf Piratenjagd 36

STRATEGIE & TAKTIK
Deutsche Marine in den 1990er-Jahren
Im Einsatz 42

DAS INTERVIEW
Fregattenkapitän a. D. Michael Mann
„Südflanke" 1990/91 48

Titelbild: Gute Seeeigenschaften und ein großer Aktionsradius machten den Typ IX zu einem überragenden U-Boot der deutschen Kriegsmarine

S. 24

S. 36

S. 42

S. 48

S. 56

S. 62

MODELLBAU
F4F und *SSN Snook* in 1:144/1:350
Modelle versenken 54

ERSTER WELTKRIEG
Kaiserlicher Auftrag
Mission von UC 20 und UC 73 56

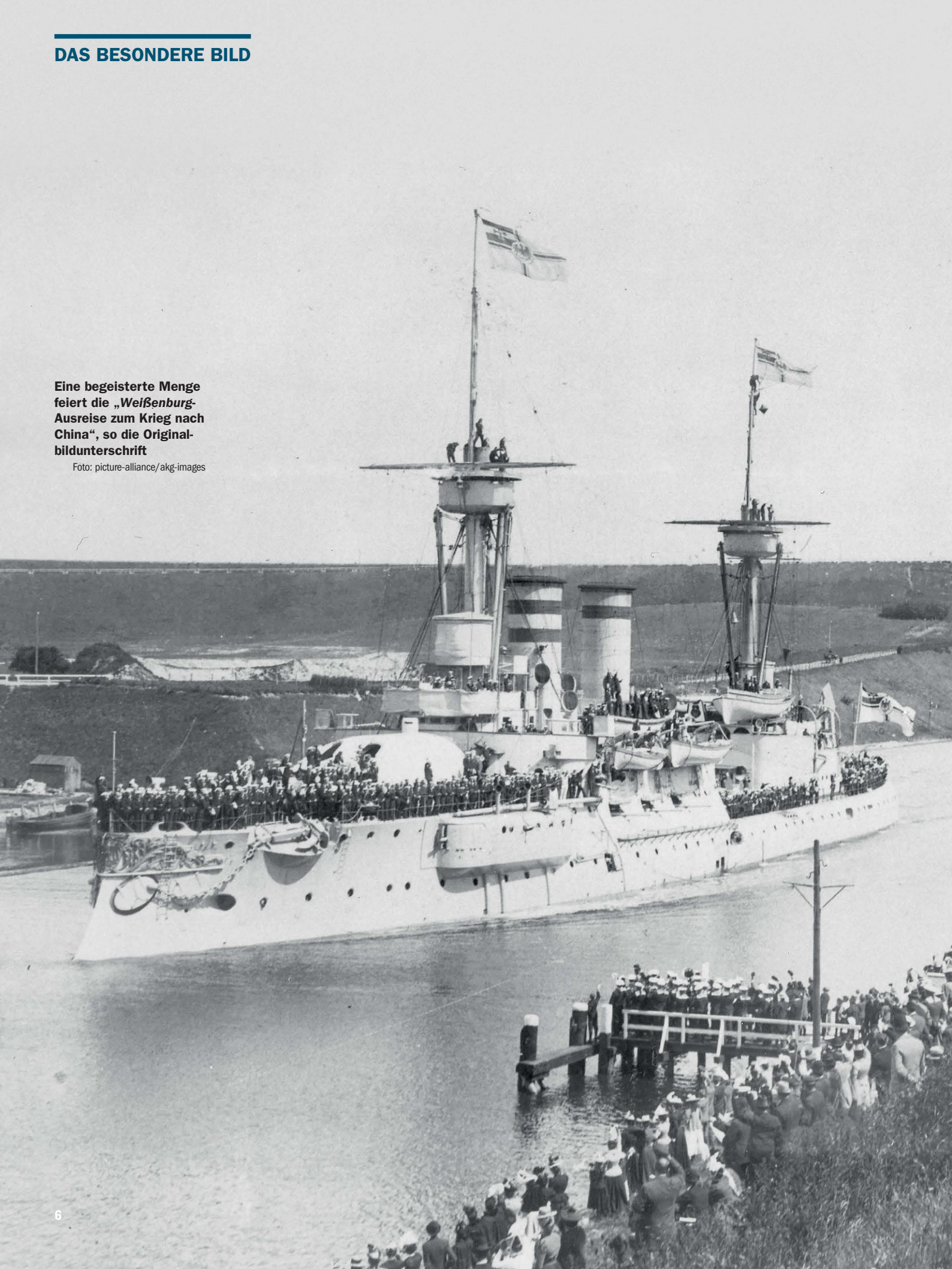
▶ **FASZINATION SCHIFF**
Vor 400 Jahren
Mythos *Mayflower* 62

▶ Titelthema
PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN
Torpedoboote auf dem Rhein
Marine-Propaganda 1900 70

HISTORISCHE SEEKARTEN
Welt der zwölf Winde 80

RUBRIKEN
Kolonialmuseum Rödelsee 78
Rätsel 79
Vorschau/Impressum 82

Titelfotos: Sammlung GSW, picture-alliance/WZ-Bilddienst, Interfoto/Photoaisa/Beba, Gatzmanga/Bundeswehr, Sammlung Mann, picture-alliance/Mary Evans Picture Library



Eine begeisterte Menge feiert die „*Weißenburg*-Ausreise zum Krieg nach China“, so die Originalbildunterschrift

Foto: picture-alliance/akg-images

Mission der *SMS Weißenburg*

Teilnahme am Boxeraufstand 1900/01

Als die Boxer – gegen den europäischen und amerikanischen Imperialismus aufbegehrende chinesische Nationalisten – im Sommer 1900 das Gesandtschaftsviertel in Peking belagerten und den deutschen Diplomaten Baron Clemens von Ketteler ermordeten, reagierte der Kaiser: Er schloss sich einer Allianz von acht europäischen Nationen an mit dem Ziel, die Europäer in China zu verteidigen. Hauptelement der deutschen Macht war das Ostasiatische Kreuzergeschwader, unter anderen mit dem Linienschiff *Weißenburg*, das Ende September in das Gelbe Meer verlegte, um die geplante Landung des internationalen Expeditionskorps bei Qinhuangdao und Shanhaiguan zu unterstützen. Das Foto zeigt *SMS Weißenburg*, die 1910 an das Osmanische Reich verkauft wurde und fortan unter dem Namen *Turgut Reis* fuhr, bei der Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal. *AK*

Serie Deutsche Schiffe

Kreuzer *Pillau* und *Elbing*

Für die russische Marine gebaut, für die deutsche gefahren

Die Kleinen Kreuzer *SMS Pillau* und *SMS Elbing* nahmen an mehreren Gefechten des Ersten Weltkriegs teil

Foto: Sammlung GSW

Murawjew Amurski und *Admiral Newelskoj* sollten die beiden Kreuzer heißen, die 1914 bei der Schichau-Werft in Danzig vom Stapel liefen. Von der russischen Marine, die gute Erfahrungen mit deutschen Produktionen gemacht hatte (zum Beispiel Torpedoboote und der berühmte Kreuzer *Nowik*), vor 1914 bestellt, beschlagnahmte die Reichsregierung die Schiffe dann nach Ausbruch des Weltkriegs nach international geltendem Recht. Im Anschluss passte man sie den Erfordernissen der deutschen Flotte an: Einbau von 15-cm-Hauptartillerie statt den von den Russen gewünschten 13 Zentimetern. Die Deckstorpedorohre und die Minenlegeeinrichtungen behielt man bei.

Murawjew Amurski stellte die Marine am 14. Dezember 1914 als *Pillau* in Dienst, am 1. September folgte der zweite Kreuzer mit Namen *Elbing*. Beide Schiffe – mit einer Besatzung von jeweils 21 Offizieren und 421 Mann – passten mit Abmessungen, Verdrängung und Geschwindigkeit gut in den Kreuzerbestand der Kaiserlichen Marine. Einen Gewinn stellten sie auch deshalb dar, weil es bei diesem Schiffstyp bereits in den ersten Kriegsmonaten zu Verlusten gekommen war. Am 1. Juni 1916 rammte das Linienschiff *Posen* beim Rückmarsch vom Skagerrak während des Nachtgefechts bei einem Ausweichmanöver die *Elbing*, die später nach Abgabe der Besatzung gesprengt werden musste. *Pillau*, die ebenfalls an der Skagerrak-Schlacht teilgenommen hatte, fuhr nach dem Ersten Weltkrieg als *Bari* unter italienischer Flagge und wurde am 28. Juni 1943 bei einem amerikanischen Luftangriff auf Livorno versenkt. *AK*

European Marine Energy Centre

Energie aus dem Atlantik

Kraft der Wellen und Gezeitenströmungen konsequent nutzen

Fotos: Olaf Rahardt

Deutsch-britisches Gezeitenkraftwerk für den Meeresgrund. Die Rotorengondeln sind schwenkbar gelagert, um beide Tidenströme nutzen zu können

Bei der Entwicklung regenerativer Energieerzeugung sind Wind- und Solarenergie bei uns allgegenwärtig. Eine eher seltene Form der Energieerzeugung ist die Nutzung von Wellenkraft und Gezeitenströmungen. Hierfür hat sich auf den Orkney-Inseln ein Zentrum zur Erforschung und Technologieentwicklung mit internationaler Beteiligung herausgebildet.

Das European Marine Energy Centre mit Sitz in Stromness wurde 2001 gegründet und bietet beteiligten Firmen die Möglichkeit, in umliegenden Gewässern deren Anlagen zu testen. Der Ort ist dafür bestens gewählt. Im Norden Schottlands gelegen, zwischen Atlantik und Nordsee, herrschen rund um die Orkneys enorme Strömungsgeschwindigkeiten. Allein im Pentland Firth kann man bis zu 16 Knoten messen, was dazu führte, dass die bis dahin größte derartige Anlage im Jahre 2016 mit 1,5 Megawatt in Betrieb ging. An anderen Stellen zwischen den Inseln nutzen weitere Anlagen die Kraft des Meeres und seiner gewaltigen Atlantikwellen. Hier wurden an den Westküsten Wellen von 19 Meter Höhe gemessen, deren Kraft es in Zukunft auszuschöpfen gilt.

Olaf Rahardt

Beginn einer Seemacht mit prägenden Worten

„Vier Dinge zeigt die Münze mir, König, Schwert und Schiff und Seemacht ... Beherrscht die See, den Wall um England, und dann schützt Gottes Hand dies Land“

Prägung auf der von König Eduard III. nach der Seeschlacht bei Sluys 1340 herausgegebenen Münze

Foto: picture-alliance/Artcolor/Toni Schneiders

Hätten Sie's gewusst?

***SS United States*, seinerzeit das schönste, schnellste und sicherste Passagierschiff der Welt, errang 1952 das Blaue „Band“**

Seit dem 15. Jahrhundert nahm man Seekarten und Segelhandbücher, sogenannte Rutters, Routiers oder Pilots, zur Hand.

Die ersten als Öltanker entworfenen Schiffe waren die (in England gebaute) deutsche *Glückauf* und die britische *Bakuin* im Jahre 1886.

Alle größten und schnellsten Schiffe ihrer Zeit waren immer auch im Besitz des „Blauen Bandes“ für die schnellste Atlantiküberquerung.

Winston Churchill nannte den Angriff auf die deutschbesetzten Häfen Ostende und Zeebrügge am 21. April 1918 die „glänzendste Waffentat des Großen Krieges“.

Die USA beendeten den Zweiten Weltkrieg mit der größten jemals gebauten Flotte. Zur Unterstützung der amerikanischen Außenpolitik wurde ihre Stärke nach 1945 nicht verringert.

Foto: picture-alliance/Associated Press

Aus der Kombüse

Heute: Hummer à la Armoricaine

Kein Geringerer als General Napoleon Bonaparte, als er noch nicht Kaiser war, hat diesen Armoricanischen (nicht amerikanischen!) Hummer zu sich genommen, und er soll ihm sehr gemundet haben. Anlass war der Gedankenaustausch mit dem korsischen Nationalhelden Robert Surcouf über die Vernichtung englischer Wirtschaftsquellen in den Kolonien. Und was liegt näher, als solche Gespräche auf höchstem Niveau mit einem Festmahl zu krönen? Uns interessiert hier aber nicht die weltumspannende Politik, sondern wie der Gastgeber den Hummer zubereiten ließ: Gemüse mit Kräutern in Brühe, Fischfond und Wein kurz aufkochen. Das (hoffentlich schon verendete) Schalentier aufbrechen und in Öl anbraten. Dann das Öl abgießen, den Hummer mit Cognac übergießen und flambieren, den entstehenden Flambierfond zu dem anderen Sud geben. Hummerfleisch auslösen und abgedeckt warmstellen. Mit dem sogenannten Hummergrün, also den Eingeweiden, Knoblauch und Zitronensaft den nicht mehr kochenden Sud verfeinern. Das Ganze über den angerichteten Hummer gießen. Spaghetti sind eine ideale Beilage, und als Begleiter eignet sich ein leichter Weißwein. *GSW*

Foto: picture-alliance/Chromorange/Antonio Gravante

Hier sind schon mal einige Zutaten, vor allem ein frischer Hummer

Zutaten (für 4 Personen)

1 Hummer (ca. 750 g)
1 kl. Dose passierte Tomaten
1 EL Schalotten (gehackt)
2 TL Petersilie (fein gehackt)
½ l Kalbsbrühe
¼ l Weißwein
½ l Fischfond
2 EL Öl
1 Tasse Cognac
2 Knoblauchzehen (zerdrückt)
Saft einer halben Zitrone, Estragon

Brauchtum

Das Astrolabium

Siegeszug in der Nautik

Foto: Interfoto/Liszt Collection

Kunstvoll ausgeführtes Astrolabium aus dem arabischen Raum, Ende des 13. Jahrhunderts

Um die Gestirnshöhe und insbesondere die Höhe der Sonne zu messen, nutzte man bereits im Mittelalter das sogenannte Astrolabium (griechisch: „Stern-Nehmer“), das seine arabischen Erfinder zunächst aber nicht als nautisches Instrument gebrauchten, sondern zur Landvermessung. Um das Astrolabium richtig handhaben zu können, mussten seine Nutzer noch im Zeitalter der Entdecker an Land einen festen Standort suchen. Das Instrument bestand aus einer senkrecht hängenden Scheibe und einer darauf drehbar angebrachten Leiste. Auf dieser Leiste lagen zwei im rechten Winkel stehende Scheiben, die so durchbohrt waren, dass ein einfallender Strahl durch beide exakt über den Drehpunkt der Achse lief. Um die Gestirnshöhe nun zu messen, musste man die Leiste nur so ausrichten, dass der Blick durch die Bohrungen genau auf das Objekt fiel. Sollte die Sonnenhöhe gemessen werden, dann ließ man den Sonnenstrahl durch die Löcher auf ein helles Tuch fallen, um ihn darauf sichtbar werden zu lassen. Auf der Scheibe waren eine Vielzahl an Linien für bestimmte Sterne und die verschiedenen Breitengrade eingraviert. Das richtige Ablesen wurde so zu einer Wissenschaft, die nur Kundige Beherrschten. Für den Bordgebrauch verwendete man sehr vereinfachte Versionen. Sie setzten sich in allen Flotten durch und waren noch bis Anfang des 19. Jahrhunderts gebräuchlich. *AK*

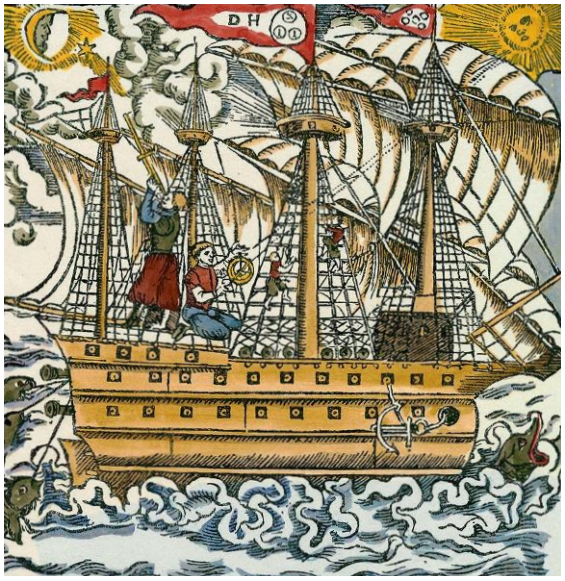


Foto: picture-alliance/akg-images

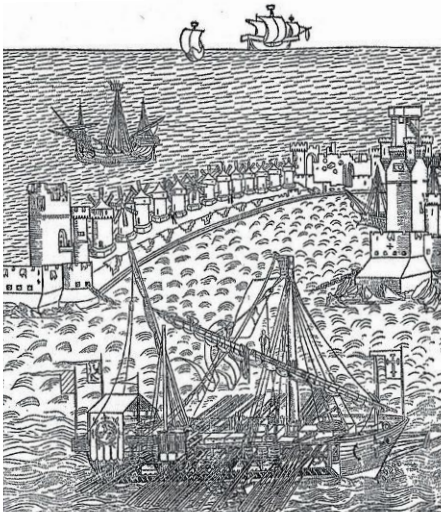
Die Besatzung eines Segelschiffes stellt den Standort mithilfe von Jacobstab und Astrolabium fest

5.000 Jahre Seefahrt

Unter fremden Herren

Macht und Verfall der Republik Venedig (III)

Der Machthöhepunkt Venedigs ging einher mit einer Politik der Ausdehnung auf dem Festland. Dies war zugleich der Beginn des Niedergangs, denn Auseinandersetzungen mit anderen Stadtstaaten zermürbten die eigenen Kräfte, während im Osten das Osmanische Reich unaufhaltsam aufstieg. Die Türken eroberten 1453 Konstantinopel und bauten in der Ägäis Seemachtpositionen auf, die Venedig schließlich seines Reichtums und Einflusses berauben sollten. 1488 ging Morea im Austausch mit Zypern verloren, das wiederum 1571 von den Türken eingenommen wurde.



Venezianische Galeere vor Rhodos um 1500. Die Kette durch den Hafen diente zum Schutz gegen türkische Angriffe

In der Furcht vor einem osmanischen Einfall in Italien initiierte Papst Pius V. eine Koalition, der Spanien, Genua, Neapel und Venedig angehörten. In der letzten Galeerenschlacht besiegte das Bündnis die Türken 1571 bei Lepanto. Ungeachtet dieses Triumphs, der die Feinde von einst zusammenschmiedete, dauerte die Türkengefahr an. Es musste erst ein starker Mann die Weltbühne betreten, der mit der Eroberung Maltas ein Machtzentrum etablierte. Nach dem Frieden von Campo Formio, der 1797 den 2. Koalitionskrieg beendete, schaffte Napoleon Bonaparte die venezianische Flotte, bis dahin immer wieder auch gegen die Franzosen aktiv, ab und liquidierte Venedig als selbstständigen Staat.

Der Doge Ludivico Manin musste abdanken. Venezien, Dalmatien und Istrien fielen als Herzogtum Venedig an Österreich, 1805 bis 1814 war Venedig wieder unter französischer Herrschaft, nach Napoleons Niederlage 1815 fiel es zusammen mit der Lombardei an Österreich und nach 1866 an das Königreich Italien. GSW

Foto: Sammlung GSW